

Pengaruh Nilai Tukar Mata Uang Asing-Rupiah Pada Pembangunan Kapal Baru

Tito Bramantyo Aji, dan Triwilaswandio W.Pribadi

Jurusan Teknik Perkapalan, Fakultas Teknologi Kelautan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)

Jl. Arief Rahman Hakim, Surabaya 60111

E-mail: triwilas.its@gmail.com

Abstrak—Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah melakukan analisis pengaruh perubahan nilai tukar mata uang asing terhadap rupiah dalam proses pembangunan kapal baru. Metode yang dilakukan adalah dengan cara mengevaluasi pembelian material kapal yang di impor dari luar negeri dan menganalisa perubahan nilai tukar mata asing yaitu USD (Dollar USA), € (Euro Eropa), dan ¥ (Yen Jepang) terhadap Rupiah (RP). Hasil dari simulasi nilai tukar pembelian tahun 2007 sampai 2010, terdapat selisih nilai maximum dan minimum yaitu sebesar 33% untuk USD terhadap Rupiah, 46% untuk Euro terhadap Rupiah dan untuk JPY terhadap Rupiah sebesar 55%. Dampak perubahan nilai tukar selama tahun 2007 hingga 2010 telah menyebabkan semakin tingginya harga material impor. Untuk pembelian dengan harga USD meningkat 9,11%, harga Euro meningkat 21,10%, dan harga JPY meningkat 30,10%. Dapat disimpulkan dari penelitian ini untuk mengurangi dampak perubahan nilai tukar tersebut diperlukan suatu strategi yang tepat. Yaitu dengan memprediksi perubahan nilai tukar mata uang asing, dimana mata uang asing tersebut melemah terhadap Rupiah, kemudian melakukan perencanaan termin pembayaran material impor agar terhindar dari perubahan nilai tukar yang terus mengalami perubahan setiap waktu.

Kata Kunci— mata uang asing, material impor, nilai tukar, pembangunan kapal baru

I. PENDAHULUAN

TENOLOGI yang digunakan dalam proses pembangunan kapal di Indonesia telah berkembang dengan pesat. Hal ini terbukti dengan telah di bangunnya kapal dengan kapasitas hingga mencapai 50.000 DWT. Untuk dapat bertahan dan mampu bersaing, pihak galangan tentunya membutuhkan profesionalisme dan produktivitas kerja yang tinggi dan yang tidak kalah penting adalah strategi pengaturan anggaran (cashflow) selama proses produksi.

Dalam pembangunan kapal baru material yang dibutuhkan adalah baja, pelat dan profil. Ditambah lagi dengan komponen seperti windlass, mesin induk, mesin bantu, kemudi, proppeler, dan peralatan keselamatan. Sebagian besar komponen tersebut masih di impor dari luar negeri karena industri logam maupun industri permesinan di Indonesia masih belum mampu memproduksi komponen tersebut. Pada pembelian komponen tersebut, maka mata uang yang digunakan adalah mata uang asing non rupiah, biasanya mata uang yang di pakai adalah US Dollar. Namun apabila pembelian material dilakukan di Jepang maka menggunakan kurs Yen, dan pembelian material di Eropa

menggunakan kurs Euro.

Mata uang asing yang sering digunakan di Indonesia adalah empat jenis mata uang asing seperti USD (Dollar USA), € (Euro Eropa) ¥ (Yen Jepang), dan AUD (Dollar Australia) [1]. Alasan menggunakan keempat mata uang tersebut karena mewakili benua yang ada di dunia yaitu Amerika, Eropa, Asia dan Australia, dan juga Indonesia sering melakukan perdagangan Internasional dengan negara negara di keempat benua tersebut [2]. Pada penelitian ini mata uang AUD (Dollar Australia) tidak digunakan karena material kapal Bulk Carrier kelas 50.000 DWT ini banyak yang diimpor dari negara-negara di Eropa, Amerika, dan Jepang sehingga kebanyakan menggunakan kurs USD, Euro, dan Yen.

Salah satu faktor penyebab perubahan nilai tukar mata uang asing tidak dapat diperkirakan sebelumnya, adalah karena tidak ada teknik maupun metodologi peramalan valas yang sempurna (akurat). Banyak faktor yang mempengaruhi pergerakan kurs valas. Kurs valas dapat bereaksi sangat tajam akibat suatu peristiwa yang tidak terduga sebelumnya, sehingga mematahkan teori dan ramalan pada periode tersebut [2].

II. METODOLOGI PENELITIAN

A. Tahap Telaah

Langkah awal dalam proses penelitian ini adalah mempelajari terlebih dahulu literatur yang berkaitan dengan penelitian ini. Literatur dilakukan untuk mengetahui teori-teori dasar yang menunjang dalam penulisan penelitian dan sebagai acuan dalam menyusun semua hipotesa dan kesimpulan yang akan diambil. Literatur yang digunakan adalah penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya [3,4], kemudian studi mengenai data bank yang berhubungan dengan keuangan [5,6,7], dan studi tentang budgeting pembelian material [8,9]. Setelah mendapatkan gambaran tentang bagaimana alur pengerjaan penelitian ini, tahap selanjutnya adalah pengumpulan data-data yang dibutuhkan untuk pengerjaan penelitian ini. Data-data yang dibutuhkan untuk mengetahui perubahan nilai tukar mata uang asing terhadap rupiah adalah :

- 1) Alur proses pembelian material untuk menghindari perubahan nilai tukar mata uang asing,
- 2) Data nilai tukar mata uang asing yang diambil dari Bank Indonesia.

Selain data-data diatas data lain yang dibutuhkan adalah data contoh penggunaan biaya pembangunan kapal Bulk Carrier

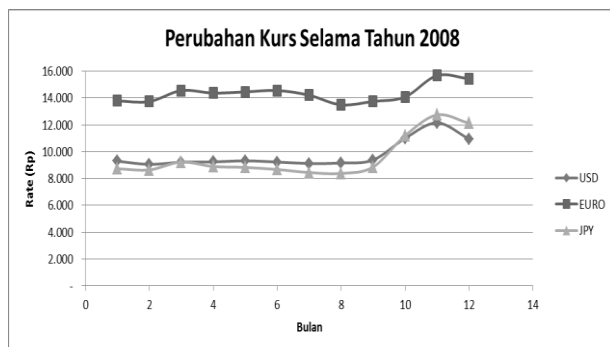
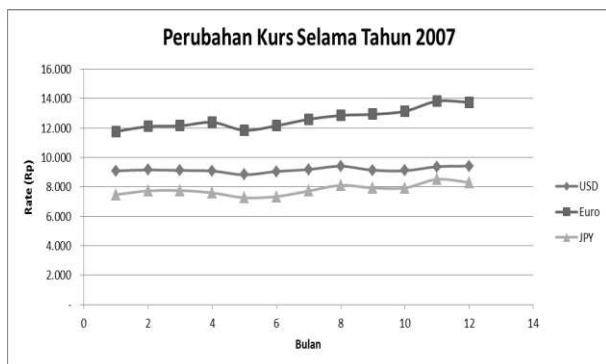
kelas 50.000 DWT yang digunakan oleh suatu perusahaan industri manufaktur kapal. Biaya pembangunan kapal meliputi biaya material, biaya jasa, dan biaya lain-lain.

Analisa dan pembahasan dilakukan dengan cara sebagai berikut:

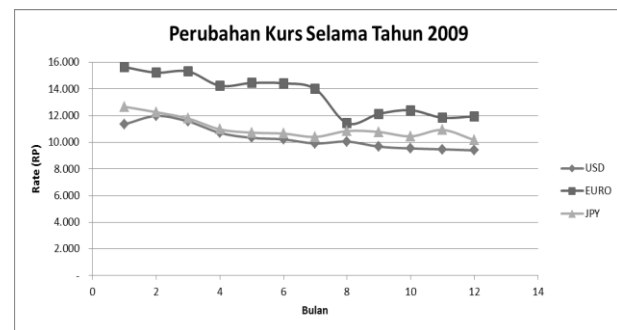
- 1) Pengelompokan harga material yang dibeli menggunakan kurs USD, kurs Euro, dan kurs Yen,
 - 2) Mensimulasikan nilai tukar mata uang asing untuk pembelian material, mensimulasikan dengan menggunakan variabel-variabel yang ada dengan menggunakan perangkat lunak,
 - 3) Menentukan strategi dalam proses pembangunan kapal setelah dilakukan analisa dan pembahasan mengenai perubahan dan pengaruh nilai tukar mata uang asing
- Selanjutnya strategi yang tepat meliputi :
- 1) Pembelian material pada saat nilai tukar melemah, dan strategi pembayaran material dengan cara termin 5% - 35%,
 - 2) Strategi pembayaran jasa juga dilakukan secara termin untuk menghindari perubahan nilai tukar mata uang asing. Prosentase termin yang bisa digunakan adalah 20% hingga 35%.

III. PERUBAHAN NILAI TUKAR TAHUN 2007-2010

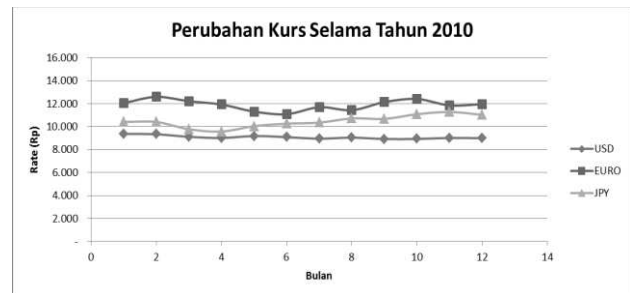
Perubahan nilai tukar mata uang asing di tahun 2007 hingga 2010 memberikan dampak yang signifikan terhadap pada suatu perusahaan galangan kapal di Indonesia.



Gambar 2. Perubahan Kurs Selama Tahun 2008



Gambar 3. Perubahan Kurs Selama Tahun 2009



Gambar 4. Perubahan Kurs Selama Tahun 2010

Gambar 1 menunjukkan perubahan nilai tukar mata uang asing terhadap rupiah pada tahun 2007. Dimana pada triwulan pertama nilai tukar didefinisikan sebagai harga satu unit mata uang asing Euro, Dollar Amerika, dan 100 unit kurs Yen dalam satuan Rupiah. Selama tahun 2007 dapat disimpulkan bahwa perubahan nilai tukar mata uang asing (USD, Euro, Yen) terhadap Rupiah semakin berjalannya waktu maka perubahan nilai tukar pun akan semakin naik. Puncak tertinggi dari semua nilai tukar mata uang asing (USD, Euro, Yen) terhadap Rupiah terjadi pada bulan Nopember 2007 yaitu berkisar Rp 9.376 untuk nilai tukar mata uang USD terhadap rupiah, sedangkan nilai tukar Euro terhadap Rupiah memiliki nilai berkisar Rp 13.830, sementara untuk nilai tukar mata uang asing JPY terhadap Rupiah memiliki nilai berkisar Rp 8.516.

Gambar 2 merupakan grafik perubahan nilai tukar mata uang asing selama tahun 2008. Puncak tertinggi perubahan nilai tukar tersebut terjadi pada Nopember 2008 yaitu berkisar Rp 12.151 untuk nilai tukar mata uang USD terhadap rupiah, sedangkan nilai tu

Gambar 3 adalah grafik perubahan nilai tukar mata uang asing (USD, Euro, JPY) terhadap Rupiah selama tahun 2009, dimana perubahan nilai tukar mata uang asing terhadap rupiah semakin menguat diawal tahun dan terus menurun pada pertengahan hingga akhir tahun. Puncak tertinggi dari semua nilai tukar mata uang asing (USD, Euro, Yen) terhadap Rupiah terjadi pada bulan Februari 2009 yaitu berkisar Rp 11.980 untuk nilai tukar mata uang USD terhadap rupiah, sedangkan nilai tukar Euro terhadap Rupiah memiliki nilai berkisar Rp 15.234, sementara untuk nilai tukar mata uang asing JPY terhadap Rupiah memiliki nilai berkisar Rp 12.266. Untuk nilai tukar Euro terhadap Rupiah memiliki nilai berkisar Rp 15.680, sementara untuk nilai tukar mata uang asing JPY terhadap Rupiah memiliki nilai berkisar Rp 12.743.

Gambar 4 adalah grafik perubahan nilai tukar mata uang asing selama tahun 2010. Perubahan nilai tukar mata uang asing (USD, Euro, Yen) terhadap Rupiah semakin tidak jelas, diawal tahun 2010 nilai tukar mata uang asing terhadap rupiah sempat menguat, namun pada pertengahan tahun nilai tukarnya kembali melemah dari bulan April hingga September. Nilai tukar mata uang asing kembali menguat di akhir tahun 2010. Puncak tertinggi dari semua nilai tukar mata uang asing (USD, Euro, Yen) terhadap Rupiah terjadi pada bulan Januari 2007 yaitu berkisar Rp 9.365 untuk nilai tukar mata uang USD terhadap rupiah, sedangkan nilai tukar Euro terhadap Rupiah memiliki nilai berkisar Rp 13.058, sementara untuk nilai tukar mata uang asing JPY terhadap Rupiah memiliki nilai berkisar Rp 10.410.

IV. PENGARUH PERUBAHAN NILAI TUKAR PADA HARGA PEMBELIAN MATERIAL

Analisa harga dilakukan dengan melakukan simulasi terhadap nilai tukar mata uang asing dan mendeteksi penggunaan mata uang mana yang lebih efektif antara USD, Euro, dan Yen apabila nilai tukar dilakukan dengan merubahnya ke dalam rupiah (Rp) terlebih dahulu. Material yang akan dijadikan bahan untuk penelitian ini adalah material impor, dimana material impor ini dibeli karena ketersediaan material yang dibutuhkan tidak ada di dalam negeri, seperti Deck Machinery (DM), Anchoring & Mooring Equipment (AME), Hatch Cover & Related Equipment (HCRE), Accommodation Outfittingst (AO), Ventilation Equip. in Accom. Space (VEAS), Pipings, Valve & Fitting (PVF), Fire Fighting Equipment (FFE), Auxiliaries Machinery (AM), Power Supply Equipment (PSE), Illumination & Nav. Lighting Equipment (INLE), Electrical Cabling & Related Material (ECRM).

Material impor tersebut dianalisa dengan menggunakan simulasi terhadap nilai tukar mata uang asing terhadap rupiah. Hasil dari simulasi tersebut akan diketahui bahwasannya dari ketiga mata uang asing (USD, Euro, JPY) yang memiliki nilai paling rendah.

Tabel 1.

Rekapitulasi hasil simulasi pembelian material tahun 2007

Material	USD	EURO	JPY
DM	197	134	217
AME	7.061	5.450	8.586
HCRE	46	31	51
AO	9.354	6.843	10.858
VEAS	2.881	1.953	3.172
PVF	88.524	64.762	102.754
FFE	45.287	34.972	55.089
AM	98.966	67.930	120.387
PSE	3.348	2.367	3.859
INLE	73.636	53.870	85.472
ECRM	89.402	66.938	104.976

Tabel 1 diatas merupakan rekapitulasi pembelian material

impor tahun 2007 pada pembangunan kapal yang di jadikan sampel. Dimana pada tahun ini adalah tahap pembelian material impor tersebut. Dari ketiga mata uang asing diatas dapat diketahui bahwa mata uang Euro yang memiliki nilai paling rendah diantara mata uang asing lainnya USD dan JPY. Namun tidak semua vendor material impor mau dibayar dengan Euro, sedangkan kontrak pembangunan kapal menggunakan USD.

Tabel 2.

Rekapitulasi hasil simulasi pembelian material tahun 2008

Material	USD	EURO	JPY
DM	197	153	188
AME	7.061	4.764	7.507
HCRE	46	36	44
AO	9.354	6.344	10.222
VEAS	2.881	2.233	2.747
PVF	88.524	60.040	96.739
FFE	44.794	34.972	43.999
AM	111.819	67.930	43.999
PSE	3.348	2.489	3.424
INLE	73.636	49.943	80.469
ECRM	89.402	89.402	89.958

Tabel 2 diatas merupakan rekapitulasi pembelian material impor tahun 2008. Dimana pada tahun ini adalah sebagai pembandingan bilamana material dibeli pada tahun 2008 dan menggunakan kurs pada tahun tersebut maka hasil simulasinya tetap dengan menggunakan nilai tukar mata uang Euro lah yang memiliki nilai paling rendah diantara USD dan JPY, sedangkan kontrak pembangunan kapal menggunakan USD.

Tabel 3 merupakan rekapitulasi pembelian material impor tahun 2009. Sama halnya dengan tahun 2008 pada tahun ini adalah sebagai pembandingan bilamana material dibeli pada tahun 2009 dan menggunakan kurs pada tahun tersebut maka hasil simulasinya tetap dengan menggunakan nilai tukar mata uang Euro lah yang memiliki nilai paling rendah diantara USD dan JPY, sedangkan kontrak pembangunan kapal menggunakan USD.

Tabel 3.

Rekapitulasi hasil simulasi pembelian material tahun 2009

Material	USD	EURO	JPY
DM	197	158	171
AME	7.061	5.474	6.324
HCRE	46	37	40
AO	9.354	8.230	8.673
VEAS	2.881	2.305	2.498
PVF	88.524	77.882	82.075
FFE	45.475	34.972	41.521
AM	98.661	76.454	88.380
PSE	3.348	2.710	3.074
INLE	73.636	49.943	80.469
ECRM	89.402	68.385	87.364

Tabel 4.
Rekapitulasi hasil simulasi pembelian material tahun 2010

Material	USD	EURO	JPY
DM	197	150	158
AME	7.061	5.067	6.346
HCRE	46	35	37
AO	9.354	7.396	7.894
VEAS	2.881	2.191	2.303
PVF	88.524	69.993	74.701
FFE	48.618	34.972	39.176
AM	98.661	77.496	88.380
PSE	3.348	2.495	2.744
INLE	73.636	58.221	62.137
ECRM	89.402	84.235	104.197

Tabel 4 merupakan rekapitulasi pembelian material impor tahun 2010. Sama halnya dengan tahun 2008, 2009, 2010 pada tahun ini adalah sebagai pembandingan bilamana material dibeli pada tahun 2010 dan menggunakan kurs pada tahun tersebut maka hasil simulasinya tetap dengan menggunakan nilai tukar mata uang Euro lah yang memiliki nilai paling rendah diantara USD dan JPY, sedangkan kontrak pembangunan kapal menggunakan USD.

Dari hasil simulasi dengan menggunakan perbandingan tahun dan kurs pada tahun tersebut, dapat disimpulkan bahwa pada tahun 2010 lah yang mempunyai nilai paling rendah diantara tiga tahun sebelumnya. Namun tidak mungkin material tersebut dibeli pada tahun 2010 yang mempunyai nilai paling rendah, karena kontrak pembangunan kapal juga memiliki batas penyelesaian dan penyerahan kapal sesuai dengan kesepakatan antara pemilik (*owner*) dengan pihak pembangun (*Shipyards*).

V. STRATEGI PEMBANGUNAN KAPAL

A. Strategi Pembelian Material

Strategi pembelian material impor yang dapat dilakukan untuk menghindari terjadinya perubahan nilai tukar mata uang asing terhadap rupiah adalah dengan selalu memprediksi perubahan nilai tukar mata uang asing selama setahun atau memprediksi perubahan nilai tukar mata uang asing setiap bulannya, agar pada saat proses budgeting material impor tidak mengalami kerugian. Kalau pun meleset hanya sedikit saja, sehingga tidak sampai terjadi over budget.

B. Strategi Pembayaran Material

Strategi pembayaran material impor yang dapat dilakukan untuk menghindari terjadinya perubahan nilai tukar mata uang asing terhadap rupiah adalah dengan selalu memprediksi perubahan nilai tukar mata uang asing selama setahun atau memprediksi perubahan nilai tukar mata uang asing setiap bulannya, agar pada saat proses budgeting material impor tidak mengalami kerugian.

Setelah prediksi nilai tukar mata uang asing dilakukan, langkah selanjutnya dengan melakukan pengaturan termin pembayaran. Sebagai uang muka atau tanda jadi pembelian biasanya 10% dari total harga material tersebut. Selanjutnya

bisa ditentukan termin yang sesuai dan terhindar dari perubahan nilai tukar mata uang asing.

C. Strategi Pembayaran Upah Tenaga Kerja

Strategi pembayaran yang dapat dilakukan dan dapat diterapkan pada tahun-tahun yang akan datang adalah dengan pengaturan termin pada awal tahun, yang biasanya dilakukan dibulan Januari. Pada awal tahun ini pihak perusahaan harus mengatur termin yang tepat untuk melaksanakan pembayaran jasa, agar pada saat nilai tukar USD melemah terhadap Rupiah dapat diantisipasi.

Dengan menggunakan pembayaran upah tenaga kerja secara termin dalam proses pencairan dalam bentuk rupiah selama empat kali selama setahun, terbukti sangat efektif untuk menghindari terjadinya perubahan nilai tukar mata uang asing terhadap rupiah, tanpa harus mengurangi jumlah gaji dalam rupiah yang diberikan kepada seluruh karyawan internal perusahaan.

Hal yang serupa juga terjadi pada saat pembayaran jasa subkontraktor pembangunan kapal Bulk Carrier kelas 50.000 DWT ini. Hasil perhitungan tidak jauh berbeda dengan pembayaran gaji pada jasa internal perusahaan. Dengan menggunakan empat termin pembayaran dalam setahun, untuk menghindari terjadinya perubahan nilai tukar mata uang asing.

VI. KESIMPULAN/RINGKASAN

Selama masa pembelian material kapal tahun 2007 hingga 2010 terjadi fluktuasi nilai tukar mata uang asing terhadap Rupiah, dimana nilai tukar mata uang asing tersebut memiliki selisih nilai maximum dan minimum sebesar 33% untuk USD terhadap Rupiah, sebesar 46% untuk Euro terhadap Rupiah dan JPY terhadap Rupiah memiliki selisih sebesar 55%.

Dampak dari fluktuasi nilai tukar mata uang asing terhadap Rupiah mengakibatkan semakin tingginya harga material yang di impor dari luar negeri. Berdasarkan hasil perhitungan biaya pembelian material dengan fluktuasi yang terjadi selama tahun 2007-2010, memiliki selisih untuk mata uang USD terhadap Rupiah sebesar 9,11%, sedangkan mata uang Euro memiliki selisih terhadap Rupiah sebesar 21,10%, dan mata uang JPY terhadap Rupiah memiliki selisih sebesar 30,10%.

Proses pembayaran material impor maupun upah tenaga kerja lebih tepat menggunakan pembayaran secara termin dengan memilih kondisi perubahan nilai tukar yang menguntungkan. Pengaturan termin pembayaran yang tepat akan dapat membantu mengurangi dampak kekurangan stok rupiah akibat perubahan nilai tukar mata uang asing terhadap rupiah.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] I Gusti Ayu Kencana D, "Analisa Pengaruh Kurs Spot dan Kurs Forward (Euro, Dollar Amerika, Yen dan Dollar Australia) Dalam Memprediksikan Future Spot", Tesis, Univ. Diponegoro, Semarang (2007).
- [2] Madura, Jeff, "International Corporate Financial", Edisi ke 8, Salemba Empat, Jakarta (2006).
- [3] Budi W. Mahardika, "Analisa Perencanaan Dan Pengendalian Biaya Produksi Kapal Baru (Studi Kasus Pembangunan Kapal Patroli

- Aluminium)", Tugas Akhir, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya (2009).
- [4] Rachmanara M. Pramudita, "Studi Pengaruh Kurs Dollar Rupiah Terhadap Biaya Material Utama Kapal Tanker", Tugas Akhir, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya (2002).
- [5] Edelman, "Fluktuasi Nilai Tukar Rupiah : Faktor Penyebab, Dampak dan Upaya penegndaliannya", Jakarta (2003).
- [6] Salvatore, Dominic, "Ekonomi Internasional", Edisi ke 5, Erlangga: Jakarta (1997).
- [7] Santoso, Eko Budi, "Analisis Fluktuasi Kurs Rupiah Terhadap Dollar Amerika Tahun 2003.1 – 2005.12", Skripsi, Universitas Muhammadiyah, Surakarta (2007).
- [8] Djaya, Indra Kusna, "Teknik Konstruksi Kapal Baja Jilid 2", Jakarta (2008).
- [9] Bunch, Howard M., Colin P. Hammon, Richard C. Moore and Richard Lee Storch, "Ship Production 2nd Edition", Cornell Maritime Press Inc., (1995).